

文 许永秋 (台州海事局 浙江台州 318000)

XU Yong-qiu(Taizhou MSA, Taizhou, Zhejiang 318000, China)

摘要 金融危机席卷全球,航运业首当其冲。文中通过对台州辖区航运企业安全管理现状的走访调查,分析了这些企业目前在安全管理上存在的问题,提出了具有建设性的建议和对策。

关键词 金融危机 航运企业 安全管理

Abstract: With the financial crisis sweeping across the world, the shipping industry is facing unprecedented challenges. This article, based on the field investigation of the safety management status in the Taizhou area, analyzes the questions, which exist in the safety management of the shipping companies. This paper also puts forward some constructive proposals and measures.

Key words: financial crisis; shipping company; safety management

中图分类号:U692.2*1 文献标识码:C

文章编号:1673-2278(2009)05-0043-03

去年以来,受国际金融危机快速蔓延和世界经济明显减速的影响,国际航运市场急剧下滑,我国航运业发展面临严峻形势,货源严重萎缩,运价大幅跳水,不少船舶抛锚停航,一些企业已相继关停或歇业,并由此带来诸多水上交通安全管理问题。当前如何加强航运企业的安全管理,积极推进帮扶服务,引导其提高安全管理水平,促使其科学安全发展至关重要。笔者结合对台州辖区航运业发展现状的调查谈谈个人想法。

一、航运业发展现状

台州是我国股份合作制经济的发祥地,市场经济活跃、制造业发达、外贸依存度高。近几年来,随着我国社会经济的快速发展,台州航运业也得到了迅猛发展,运力从2002年的65万载重吨跃升到2006年的175万载重吨。2007年开始逐步下滑后又缓慢回升,至今年2月底,全市共有海运船舶1173艘、193万载重吨;航运企业的数量也如雨后春笋节节攀升,2007年全市登记在册的航运企业为57家,至今年2月底已上升至83家(含筹建3家),除一家兼营国际国内航运业务外,均为国内航运公司。其中有60家航运企业建立了安全管理体系(一家为自愿实施,其余均为交通部规定的强制实施范围,其中从事散化运输3家、油品运输4家、普通货物运输52家),管理船舶436艘(208艘为自有船舶),但体系内船舶仅206艘(123艘为自有船舶),仅占全市海运船舶总量的17.6%,其余967艘船舶(绝大多数为代管船舶)均通过公司挂靠实施非体系化管理。83家航运企业中民营企业则占97%以上,且半数以上为委托性经营企业。

作为与航运业密切相关的船舶制造业,近几年也得到了迅速发展,台州船业市场更是一片红火、购销两旺。许多航运业主或船东受利益驱使纷纷涉足造船,其建造船舶大多以转手交易获取利润为目的。受金融危机影响,建造船舶难以脱手,只好选

收稿日期:2009-04-05

作者简介:许永秋(1966-),男,浙江台州人。工程师,本科,研究方向为海事管理。

金融危机下 对航运企业安全管理的思考

Some views on the safety management of shipping company in the financial crisis



择自己经营或委托挂靠,台州造船业已成为海上运力的储备库,预计 2009 年运力发展将跨越式提升,新增运力约 100 余万载重吨,其中万吨级以上船舶 78 艘,总运力将达 300 万载重吨左右,使得目前已不景气的航运业更是“雪上加霜”。

二、存在问题及原因分析

1. 企业规模松散,管理力量薄弱,抗风险能力不强

随着国家对运力控制的逐步放开,投资造船、开办企业已相当便捷,且办企业还能带来融资、经营等便利,因此,近年来新的企业不断涌现。但辖区企业的规模都普遍较小,经营主体集中度不高,管理也比较分散,且大部分公司岸基管理人员的文化程度不高(多为初中以下),船舶安全管理经验缺乏,特别是聘用的关键岗位人员如海务、机务主管等虽然持有相关证书,但绝大部分人员没有海务或机务管理经验,甚至有些公司聘用人员,仅仅是为了满足资质要求应付有关部门的检查,被聘人员平时很少在公司上班,从而导致企业安全管理能力低下,造成安全管理不到位。同时,这些企业由于缺乏规模优势,在航运市场看好时能得以发展,市场一旦跌入低谷,将首先受到冲击,加上大部份股东信息比较闭塞,业内活动较少,对国内外航运形势及市场信息了解甚少,抗风险意识和能力明显不足。

2. 企业决策层综合素质偏低,重效益、轻安全的指导思想比较严重

由于民营航运业的自身特点,这些企业不愿聘用职业经理人。据不完全统计,台州 83 家企业中仅有 15 家外聘总经理或副总经理,其余均由股东担任。在股东担任的总经理和副总经理中,很少有人受过专业培训,而文化程度在初中及以下的却不在少数,只因近几年航运业红火才投身其中,管理航运企业的能力普遍较低,急功近利的思想比较严重,普遍注重眼前利益,对安全管理工作必需的资源投入不足。即便是外聘总经理或副总经理,也很少能真正参与企业的经营管理决策,有关安全和防污染管理工作的资源支持难以得到实实在在的保证,安全管理水平的提高受到一定的制约。

3. 专业技术人员流动频繁不利安全管理

民营企业普遍无自有船员,均需外聘。随着近几年航运业的蓬勃发展,船员需求不断加大,在利益的驱使下,跳槽成为普遍现象,船员队伍极不稳定,企业专职管理人员中也存在类似现象。同时,外聘船员和航运企业因缺少彼

此的了解和信任,一般无长期合作的打算,船员得不到工作归属感,一些工作往往敷衍了事,严重影响船舶安全管理水平的提高。

4. 非体系船舶安全管理不到位,代而不管、让代不让管的现象仍较为普遍

《中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定》适用于航运公司安全与防污染管理体系的建立、实施、保持及其相关活动的监督管理,对非体系企业缺乏约束力。就台州而言,未实施体系的船舶占绝大多数,这些船舶均通过挂靠委托性经营,企业实施非体系化管理。尽管这些公司也建立了一些规章制度,但其安全管理理念及模式与体系管理的要求相去甚远,加之岸基管理力量薄弱,管理船舶众多,建立的制度大多流于形式,很难得到实质性的落实。船员聘用和船舶维修等日常管理工作的均由船东实际操作,管理公司在收取管理费后为船东提供的也仅是办证等一些面上服务,公司缺乏为代管船舶提供安全和防污染管理的基本能力,管理公司代而不管、船东让代不让管的现象仍较为普遍,安全和防污染管理基础较差。

5. 金融危机下引发的新问题

(1)受航运市场不景气的影响,部分航运企业采取船舶停航的方式来减少成本支出。2008 年年底台州辖区有 130 艘船舶处于长期停航或半停航状态,致使锚地锚泊船舶数量增加,船舶不按规定配备值守船员、乱抛锚情况时有发生,加上部分新建船舶在锚地舾装,造成锚地拥挤,有些船舶甚至在航道附近锚泊,严重威胁进出港船舶的航行安全和港口正常生产,成为当前水上安全工作的隐患。

(2)船舶状况整体水平趋于下降。在船舶安全维护方面,船公司会聘请低资质或没有资质的修理单位对船舶进行维修,或降低修理要求,采用一些替代品对船舶安全设施进行维护,造成船舶安全质量下降,埋下安全隐患。

(3)船舶安全配员呈现不足。随着航运业的持续低迷,航线、航班减少,部分船公司已经开始裁员,压缩船员规模。出于船舶运价下降及各项成本支出增多因素,船舶将会出现在营运过程中减少配员,或者在报停后没有按规定留足值班人员,安全生产隐患突出。

(4)航运公司对安全生产投入减少。由于航运业进入低谷,航运公司收入锐减,企业将会紧缩开支,减少岸基的管理人员数量,对船舶维护保养资金投入减少,会导致对公司安全和防污染管理力度的降低,船舶的技术状况可能

恶化,船舶安全事故和污染风险将会增大。

(5)水上交通事故发生概率增大。因船舶经济效益不景气,容易形成恶性循环,船舶配员不足、超载或船舶超抗风等级等冒险航行情况将会增多,重特大水上交通事故发生的概率将会增大。

三、对策和建议

要从根本上破解当前航运企业安全管理上的问题,必须全面贯彻科学发展观。企业应及时转变理念、调整结构,通过创业创新,努力提高企业的技术水平、管理水平和经营水平,政府和各有关领域更应倾力相助,积极协调。海事机构作为水上交通安全监管的责任部门,应坚持监督与服务并重,督促企业切实落实安全管理主体责任,充分发挥船公司在水上交通安全责任链节中的源头管理效应,让航运业真正步上良性的、有序的、积极的发展轨道。

1. 引导航运公司有序整合,帮扶其渡过难关

(1)企业的安全管理和经营效益密不可分,离开效益谈安全会成为空话,而离开安全谈效益也意味着将失去效益。为此,建议政府结合航运企业安全管理状况,在税收和融资上予以适当倾斜,积极扶持一批船况好、管理规范的企业渡过当前金融危机,激励企业遵章守法,提高安全管理水平。

(2)海事机构作为政府的执法部门,要通过严格的监管,创造公平竞争的市场环境,提高船公司、船舶和船员市场安全准入标准,限制技术落后、单位能耗高、环境污染大的船型。原来航运经济效益好的时候,无论大船小船、旧船新船,管理规范或管理较差的公司都有不错的效益,对不符合规范的船舶予以强制停航执行上非常困难。当前,要紧紧抓航运经济不景气时机,充分发挥政策引导和管理杠杆作用,对一批安全质量差的船舶和管理不规范的公司予以强制停航或整顿,促使其转型升级。引导企业提高安全管理能力,从粗放型、高风险型向集约型、安全型转变,实现船舶大型化、企业规模化、管理科学化,使不安全的小、散企业失去市场。要鼓励有实力的航运企业实行强强联合,在优势互补、互惠共赢的原则下,调整船队结构、优化航线布局、开展合作经营,提高运输效率,为客户提供个性化的优质服务,实现可持续发展。

2. 加强宣传引导,推动船东经营理念转变

要采取各种形式加强对船东的安全教育,切实增强他们的安全意识,放手将船舶委托给上规模的企业管理。同时,要建立区域船东协会,加强行业内部管理,充分发挥政

府中间组织作用,及时向企业提供有价值信息,各市县应根据本地实际情况,邀请有关专家学者举办专题讲座,为企业高层提供学习机会,引导企业步入科学安全的发展轨道。

3. 加强业务技能培训,提高岸基安全管理能力

由有关主管部门出面,举办企业高层及海务、机务等岸基安全管理人员业务技能培训班,努力提高他们的综合管理素质,全面提升航运企业的安全管理水平,不断增强企业抗风险能力,同时要制订航运业专业管理人才引进政策,为企业发展提供人才资源保障。

4. 强化船员管理

要将船员管理纳入海事部门的监督管理、港航部门的行业管理和海运企业的人性化管理于一体的管理体系之中,各市、县应根据《中华人民共和国船员服务管理规定》的要求,积极扶持创办几家上规模、上档次、管理水平高的船员服务公司,开展船员成套出租业务,根据高级船员的技术业务综合素质,合理搭配解决高级船员紧缺和船员技术业务素质低的难题。当今时代,人才竞争非常激烈,不建立一支相对稳定的企业船员队伍,就无法满足企业长期稳定发展的需要。

5. 加强企业安全管理制度建设和运行情况的检查

借鉴国内安全管理规则实施以来所取得的明显成效,对管理非体系船舶的公司可参照体系化管理理念,大力推进安全规章制度建设,规范并统一船舶管理要求和相关标准。同时,要加强对制度落实情况的检查、评估和指导,督促企业加大对代管船舶的管理力度和投入,规范管理行为,促进代而不管、让代不让管和两张皮现象的消除,不断提高制度运行的质量。

6. 积极探索航运企业安全信用监管机制

全面推行企业及船舶安全信用等级评定,评定结果在有关管理部门及银联机构之间进行信息共享,对那些安全资信不良或屡屡发生安全责任事故或船舶滞留事件的企业通过现场监管、体系审核、资质年审、贷款申请、保险理赔、船舶准入等事关企业发展的事项加以控制,促使其切实担负起安全管理主体责任。

7. 加强监督,热情服务

海事部门要强化现场巡查,严格预防预控,严厉查处各类违法行为,同时,要加强与企业的沟通交流,不断创新服务举措,帮助企业尽可能提高船舶的营运效率,以维护特殊时期水上安全形势的持续稳定。📌